

Plan d'Exploitation de Référence

Sud-Ouest

Applicable à partir du Service Annuel 2027



VERSION du 21/05/2024, mise à jour au 13/01/2026

Présentation générale des Plans d'exploitation de référence :

Les plans d'exploitation de référence décrivent l'usage optimisé du réseau, en partant des besoins prévisionnels de mobilité par segment de marché, et des besoins prévisionnels de maintenance et travaux nécessaires au maintien et au développement de la performance du réseau, à coûts maîtrisés.

Le plan d'exploitation de référence est un objet pluriannuel dont la conception peut démarrer début A-5. Il n'a donc pas vocation à être révisé en vue de chaque Service Annuel, mais seulement en cas d'évolution nécessaire et structurante de l'offre capacitaire.

Le PER ne crée ni droits, ni obligations, que ce soit pour SNCF Réseau ou pour les demandeurs de capacité.

Cependant, afin de favoriser l'optimisation de la capacité et l'efficacité du processus d'élaboration de l'horaire, au bénéfice de tous, le réticulaire 2h contenu dans le PER, éventuellement complété d'une maquette 24h, sert de référence à la pré-construction. SNCF Réseau le prend en compte à cette fin et il est également recommandé aux demandeurs de sillons de se référer aux PER pour la formulation de leurs expressions de besoins dans la suite du processus.

Le Document de Référence du Réseau comporte les précisions utiles sur les PER, dans son chapitre 4.

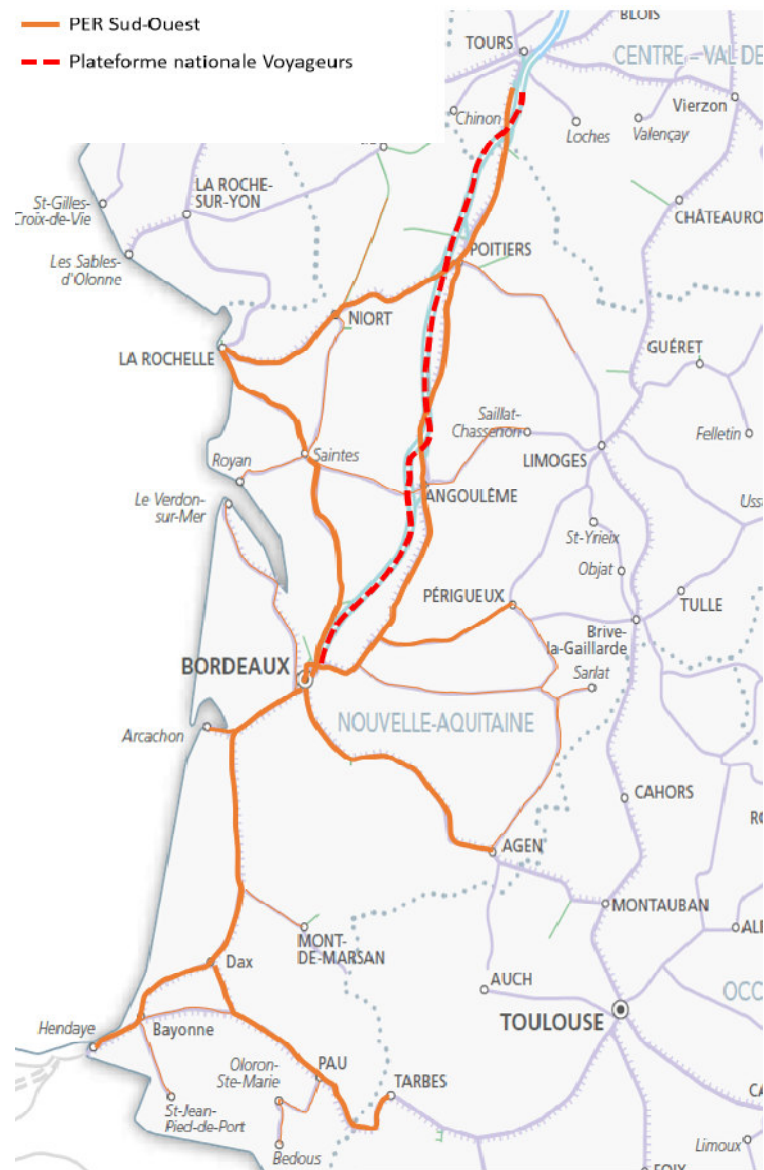
PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE

Le périmètre du Plan d'Exploitation comprend les portions d'axes structurants suivantes :

- Port de Piles – Bordeaux : 570000
- Poitiers-La Rochelle : 538000
- La Rochelle-Saintes-Bordeaux : 530000 et 500000.
- Coutras-Périgueux : 621000
- Bordeaux-Hendaye : 655000
- Bordeaux-Agen : 640 000, en commun avec la plateforme Grand Sud.
- Bayonne-Toulouse : 650000
- Dax-Puyoô : 656000

Il comprend aussi les lignes régionales suivantes dont certaines sont partagées avec la plateforme POLT (signalées par *) :

- Poitiers-Le Dorat-Limoges : 601000, 604000, 606000*
- Parthenay-Niort-Saintes : 500000
- Saintes-Royan 544000
- Angoulême-Saintes : 579000
- Angoulême-Limoges : 610000*
- Libourne-Sarlat : 628000 et 629000
- Périgueux-Agen : 631000
- Pessac/Médoquine-Pointe de Grave : 584000
- Lamothe-Arcachon : 657000
- Morcenx-Mont de Marsan : 652000
- Bayonne-St Jean Pied de Port 660000
- Pau-Bedous 664000



LES CIBLES DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL SONT ATTEIGNABLES POUR LE TRAFIC VOYAGEUR ET FRET EN 2027, AVEC DES DIFFICULTÉS RESTANTES POUR LE FRET



Un développement commercial continu



De nouvelles infrastructures



Des besoins satisfaits pour le trafic voyageur



Condition internes à SNCF Réseau à respecter



Conditions externes à SNCF Réseau à vigiler

- + *Fret : augmenter et sécuriser la capacité, y compris en heure de pointe (nécessaire pour sillons long parcours). Mise en service autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre en 2025.*
- + *Régional : augmentation continue mais générale du trafic en lien avec le SERM de Bordeaux*
- + *TAGV et TET : maintenir l'offre et les correspondances souhaitées.*

- + *Mise en service de la nouvelle halte SERM de Talence fin 2025*
- + *Angoulême-Saintes : régénération de la voie (2023), relèvements de vitesse et commande centralisée de la voie banalisée. Gains de temps de parcours et de souplesse d'exploitation.*
- + *Niort-Saintes (2025) et Poitiers-Lussac : régénération de la voie et suppression des limitations de vitesse permettant des gains de temps de parcours*

- + *En nombre de trains, fréquence et temps de parcours sur le périmètre traité (hors Bordeaux-Toulouse).*
- + *Création de 2 sillons fret en trame ; besoin satisfait en volume sur 24h, mais optimisation de performance à rechercher.*
- + *Accessibilité aux ports à vigiler (sur 24h)*

- + *Le traitement horaire de la ligne de Bordeaux à Toulouse sera réalisé dans les publications 24h de SNCF Réseau.*

- + *Accompagnement d'éventuels nouveaux entrants en service librement organisés*
- + *Nouveaux matériels et maintenance associée : ateliers de Marcheprime (LISEA), ateliers du TET à Bordeaux et fonctionnement du nœud de Bordeaux.*

ACTUALISATION DU DOCUMENT

Actualisations au 24 avril 2025 (reportées sur le réticulaire version du 09 avril 2025)

- **Reprise du montage horaire à Talence**, tenant compte des caractéristiques réelles du block. Cela a entraîné des modifications sur les missions suivantes :
 - Sillon régional voyageurs Bordeaux <> Pointe de Grave (+/- 4 minutes)
 - Sillon TAGV Bordeaux <> Arcachon (+/-10 minutes) et une meilleure continuité avec la mission TET Nantes <> Bordeaux
 - Sillon fret Hourcade <> Hendaye : le convoi est ramené au convoi standard 27000US/1800T et assure la continuité St-Pierre-des-Corps <> Hourcade <> Hendaye. Les missions ne comportent plus d'exclusion.
 - Sillon fret Saint-Pierre-des-Corps <> Hendaye : la meilleure performance des missions précédentes permet d'accélérer ces missions entre Bordeaux et Hendaye pour gagner 50 minutes.
- **Organisation du GOV systématique de Bordeaux** pour répondre au constat de la sous-utilisation des voies A, B et C
- **Amélioration de la robustesse sur la ligne du Médoc** : Les horaires des croisements sur la voie unique à Blanquefort ont été modifiés de 2 minutes dans chaque sens en 3 minutes/1minute

AJOUT le 31/01/2026

- **Introduction d'une annexe relative au cadrage capacitaire travaux de référence sur les axes Tours - Hendaye et Poitiers - La Rochelle**

SYNTHÈSE

		Trame 2h		Estimation 24h (JOB)		Précisions	
Besoins PER (JOB)		2023	PER 2027	2023	PER 2027		
Fret St Pierre - Hendaye	SP - BX BX - HYE	18 AR 11 AR	N'existe pas	2/h		> 18 AR > 11 AR	Un sillon direct Saint Pierre des Corps - Hendaye et un sillon via Hourcade.
Périurbain Dax/Pau - Bayonne - Hendaye		19 AR		Nœud 30 de Bayonne	15 AR	19 AR	Correspondances courtes et prolongation de missions possibles
SERM Bordeaux sud-ouest (Arcachon et Médoc)		58 AR		Halte de Talence	51 AR	58 AR	Intégration de la halte de Talence sur le SERM et remise en symétrie de la ligne du Médoc
Nord de Bordeaux, tous trafics	Sans objet		Raccordements de la Grave		Sans objet		Robustesse : augmentation des temps de séparation sur les raccordements.
Missions régionales Angoulême-Saintes		11 AR	1/h	2/h Gain de TdP	9 AR	11 AR	Gain de temps de parcours de 5 minutes et correspondance TAGV à Angoulême
Mission régionale Niort-Saintes		8 AR	2/h	1/h Gain de TdP	6 AR	8 AR	Gain de temps de parcours de 10 minutes permettant de bonnes correspondances à Niort avec le TAGV et à Saintes vers Royan
Etoile de Saintes	Sans objet			Nœud 00 de Saintes	Sans objet		Constitution d'un nœud 00 (correspondances autour de la minute 00) performant permettant de bonnes correspondances sur 4 des 5 branches de l'étoile

Légende :

- PU** Périurbain
- MR** Maillage régional accéléré
- GV** Grande Vitesse
- TET** Train d'Equilibre du Territoire

Autres abréviations utilisées:

- SERM** Service Express Régional et Métropolitain
- SLO** Service Librement Organisé
- LTV** Limitation Temporaire de Vitesse
- GOV** Graphique d'Occupation des voies
- GET** Graphique Espace-Temps
- JOB** Jour ouvrable de base (mardi, mercredi, jeudi)

Nota : Le présent PER a été établi avec des hypothèses de travail pour le SA 2026, reprise dans le tableau ci-contre, mais sera applicable au SA 2027, les variations d'hypothèses étant marginales

SYNTHÈSE

	Trame 2h		Estimation 24h (JOB)		Précisions	
	Besoins PER (JOB)	2023	PER 2027	2023		PER 2027
Mission régionale Poitiers – La Rochelle	10 AR	Exclusion TAGV et Trafic régional	Levée des exclusions	9 AR	10 AR	Repositionnement du MR Poitiers-La Rochelle dans le nœud 00 de Poitiers en correspondance avec les TAGV.
Mission régionale Poitiers-Limoges	10 AR	0,5/h	1/h Gain de TdP	8 AR	10 AR	Gain de 10 minutes sur le périurbain poitevin
Autres dessertes régionales		stabilité		évolution mesurée		Bordeaux-Périgueux, Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Sarlat, Bordeaux-Mont-de-Marsan, Bordeaux-Tarbes/Hendaye, Bordeaux-La Rochelle,...
TET Bordeaux-Marseille	7 AR*	0,5/h	Sans objet	7 AR*	7 AR*	Étudié et mis en correspondance avec les TET Bordeaux-Nantes dans les publications 24h de SNCF Réseau
TET Bordeaux-Nantes	4 AR	0,5/h	Sans objet	4 AR	4 AR	Mise en correspondance avec les TET Bordeaux-Marseille impactés par les travaux AFSB/AFNT dans les publications 24h de SNCF Réseau
TET de nuit Paris-Tarbes via Dax	1 AR	Sans objet		1 AR	1 AR	En 2023, le trajet se faisait via Toulouse

* 6 AR Bordeaux-Marseille et un AR Bordeaux-Nîmes

Légende :
PU Périurbain
MR Maillage régional accéléré
GV Grande Vitesse
TET Train d'Equilibre du Territoire

Autres abréviations utilisées:
SERM Service Express Régional et Métropolitain
SLO Service Librement Organisé
LTV Limitation Temporaire de Vitesse
GOV Graphique d'Occupation des voies
GET Graphique Espace-Temps
JOB Jour ouvrable de base (mardi, mercredi, jeudi)

Nota : Le présent PER a été établi avec des hypothèses de travail pour le SA 2026, reprise dans le tableau ci-contre, mais sera applicable au SA 2027, les variations d'hypothèses étant marginales

Saint-Pierre-des-Corps <> La Rochelle (via Poitiers) : 9 aller-retours/JOB

Saint-Pierre-des-Corps <> Bordeaux (Hourcade) : 18 aller-retours/JOB

Bordeaux (Hourcade) <> Hendaye : 11 aller-retours/JOB

Les deux sillons fret Saint-Pierre-des-Corps - Hendaye en trame (un direct et un via Hourcade) garantissent un passage par heure en journée (6h-22h) hors fenêtres de surveillance (1h) dans la zone péri-urbaine de Bordeaux qui est exempte d'interceptions plus longues. Ces deux sillons présentent une exclusion dite « de performance » avec un sillon TAGV au nord de Bordeaux.

En revanche, l'activation régulière de ces sillons de bout en bout est remise en cause par les fenêtres génériques de nuit au sud de Bordeaux et de jour entre Saint-Pierre-des-Corps et Coutras. Il en est de même pour sa prolongation vers Valenton (fenêtre de jour Orléans-Tours).

Les besoins fret sur l'axe Paris-Hendaye ne peuvent donc pas être couverts par la seule activation de ces sillons.

En résumé, la maquette 24h démontre une réponse aux besoins en volume. Les facteurs de performance (positionnement horaire et temps de parcours) doivent faire l'objet de travaux d'optimisation pour les horizons postérieurs afin de répondre aux enjeux de développement du fret.

8

VERSION DU 21/05/2024

Besoins Fret

Une offre cadencée et performante sur le périmètre du PER : les sillons sont en général activables sans exclusion.

SERM de Bordeaux à la ½ heure sur toutes les branches : réalisable.

Trafic régional Nouvelle Aquitaine sur les lignes régénérées et modernisées : la performance de l'infrastructure se traduit par des gains de temps de parcours et des nœuds mieux structurés aux correspondances améliorées.

TET Nantes-Bordeaux et Marseille-Bordeaux : mise en correspondance (hors trame) compatible avec les pertes de temps liées aux travaux AFNT/AFSB.

Besoins AOM

CAPACITÉ NÉCESSAIRE À L'ENTRETIEN ET AUX TRAVAUX



Fenêtres génériques et de surveillance

Reconduction globale du système capacitaire générique : surveillances, génériques et correctives (cf Programme général des fenêtres du SA2026).

Minutes supplémentaires travaux

Travaux AFSB : 10 minutes de perte de temps, **non intégrées** dans ce PER. Traitement des conséquences à la charge des phases aval (veille PER, DAC).

L'étude 24h menée dans le cadre de la plateforme Grand-Sud pour le SA 2025 et adaptée en préconstruction peut être reconduite pour les SA 2026 et 2027.

Pas d'autres minutes supplémentaires annuelles prises en compte en dehors de celles qui sont intégrées à l'infrastructure de tracé SIPH.

Fenêtres déformées

Fenêtres déformées de nuit Dax-Bayonne pour la régénération de la caténaire « midi » : elles sont activées toute l'année sur plusieurs années avec 6h de simultanée.

Elles sont prises en compte dans ce PER au même titre que les **fenêtres génériques**.

Les autres fenêtres déformées ne sont pas prises en compte dans ce PER

ROBUSTESSE

ROBUSTESSE

Le Plan d'Exploitation a été étudié dans le logiciel de tracé horaire SIPH et dans VIRIATO pour réaliser l'ensemble des livrables.

Les **normes de tracé** utilisées en dehors des gares structurantes sont :

- Celles données par la **détection de conflits dynamique SIPH** sur les lignes équipées de block automatique.
- Ou les **normes mises à disposition sur le site de SNCF Réseau** pour le **SA 2024** dans les autres cas.

Dans le périmètre des **gares structurantes (Poitiers et Bordeaux)**, il est fait usage des **recueils d'exploitation du SA2024** pour le tracé des trains en ligne et la confection des GOV.

Éléments de compréhension

Qu'est-ce que la robustesse ?

La robustesse est la capacité à concevoir puis à délivrer de façon fiable le service promis aux clients, dans un système interactif EFs+GIs, en assurant :

- ✓ La compatibilité des objets capacitaires entre eux, dans le respect de la performance permise par l'infrastructure et les mobiles,
- ✓ La justesse du dimensionnement et du positionnement des marges,
- ✓ La maîtrise des écarts entre le service conçu et le service produit.

La robustesse prend en compte l'ensemble des paramètres du système ferroviaire, dépendant des gestionnaires de l'infrastructure (Réseau et G&C) et des entreprises ferroviaires.

Qu'est-ce qu'un graphique robuste ?

Le graphique de circulation est considéré robuste si, pour un aléa de l'exploitation courante, les effets sont :

- « **non exponentiels** » (maîtrise des effets d'amplification ou dominos)
- « **résorbables** » (caractérisé notamment par un temps de retour à la normale plus ou moins long, fixé dans le DRR à 1h au point de survenance d'un aléa de 10 mn).

La robustesse de conception d'un graphique est ainsi dépendante :

- de la qualité unitaire des objets qui le composent
- mais également de leur agencement et interaction dans le graphique.

CONDITIONS INTERNES AU GI DE RÉALISATION ET RISQUES



L'analyse conduite dans le cadre de la confection du présent PER a permis de recenser des conditions de réalisation, dont la mise en œuvre dans ses différentes formes (études, financements, travaux, procédures, calendrier, modifications de documentations...) n'est pas l'objet du PER lui-même ou de son instruction et dépend de leur prise en main à instruire par les différents acteurs concernés du système ferroviaire.

Infrastructure

Mise en service de **trois haltes** : La Couronne (2023) et SERM : Le Bouscat (2023), Talence (2025)

Angoulême - Saintes : régénération de la voie (2023), relèvements de vitesse et commande centralisée de la voie banalisée.

Niort-Saintes (2025) et Poitiers - Lussac : régénération de la voie et suppression des limitations de vitesse

Cadrage capacitaire travaux

Système capacitaire générique : reconduction globale, adaptations à la marge.

Fenêtres déformées de nuit Dax-Bayonne prises en compte.

Traitement sillon de la ligne Bordeaux-Toulouse et des conséquences travaux AFSB/AFNT : pris en charge par les phases aval (veille PER et DAC).

Ouverture lignes et gare

RAS

Normes de tracé et robustesse

RAS

CONDITIONS DE RÉALISATION EXTERNES AUX GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE ET RISQUES



L'analyse conduite dans le cadre de la confection du présent PER a permis de recenser des conditions de réalisation, dont la mise en œuvre dans ses différentes formes (études, financements, travaux, procédures, calendrier, modifications de documentations...) n'est pas l'objet du PER lui-même ou de son instruction et dépend de leur prise en main à instruire par les différents acteurs concernés du système ferroviaire.

Coordination avec les autres GI

Coordination, notamment horaire, à vigiler avec Lisea et ADIF

Matériel et maintenance

Vigiler l'arrivée de nouveaux matériels et les conséquences sur l'organisation de la capacité en ligne comme en gare.

Accompagner les créations d'ateliers de maintenance et optimiser les mouvements techniques liés au sud de Bordeaux afin de limiter les risques d'accessibilité



Annexe : cadrage capacitaire travaux de référence des axes

- **Tours – Hendaye**
- **Poitiers – La Rochelle**

Les pages suivantes sont établies dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue sur le cadrage capacitaire travaux

Nota : point d'attention sur la démarche générale de complétude du cadrage capacitaire travaux

Afin de répondre aux attentes des clients et AOM, de l'Etat et de l'ART, SNCF Réseau a lancé une démarche pour mieux décrire dans les PER la capacité nécessaire à l'entretien et aux travaux - en effet, à ce jour, les PER n'intègrent encore pas le cadrage capacitaire travaux complet attendu par les acteurs.

Dans un premier temps, seules les fenêtres dites « de surveillance » et « génériques » sont couvertes par la démarche, et pour certaines lignes seulement ; d'autres éléments, par exemple une description de standards de fenêtres déformées, pourront être apportés ultérieurement.

De manière générale, l'attention des acteurs est attirée sur le caractère nouveau de la définition de manière anticipée et pour plusieurs années de ces objets capacitaires travaux. Il peut en résulter des erreurs, incomplétudes ou difficultés processuelles.

La présente annexe du PER s'inscrit dans cette démarche, avec les limites indiquées ci-dessus.

Cadrage capacitaire travaux de référence du présent PER

Éléments couverts par le présent cadrage capacitaire travaux

- Le cadrage capacitaire exposé ci-après couvre les fenêtres de surveillance et les fenêtres génériques ; les autres objets capacitaires relatifs à la maintenance et aux travaux (fenêtres correctives lorsqu'elles existent, capacités en zone de gare et fenêtres déformées) ne sont donc pas inclus ; ils pourront l'être ultérieurement.

Les fenêtres travaux de surveillance (« FEN SURV ») correspondent à des interceptions pour l'inspection du réseau (vérifier l'état des installations ferroviaires) et la réalisation de petites interventions d'entretien ; généralement d'une heure de jour par jour et par voie, de 3 à 5 jours par semaine selon les lignes et pour tout le service annuel.

Les fenêtres travaux génériques (« FEN GEN ») correspondent à des interceptions pour la réalisation de travaux de renouvellement, développement, entretien et pour tiers sur les voies principales d'une section d'axe donnée. L'amplitude standard de ces fenêtres-travaux est de 4h le jour ou de 6h la nuit. Elles sont activées pour un certain nombre de semaines du service annuel. Certaines fenêtres génériques sont dites poreuses (elles permettent le passage de trains par des Installations permanentes de contre sens (IPCS) sans indiquer à l'avance la voie qui sera effectivement interceptée par les travaux).

- Ce cadrage couvre au titre de cette démarche certains axes du « Réseau central », tel que défini par le Règlement européen du 13 juin 2024 relatif au développement du réseau transeuropéen de transport (dit règlement RTE-T) et exceptionnellement d'autres axes. Ils concentrent en général la majorité du trafic, avec mixité de différents types de trafic.

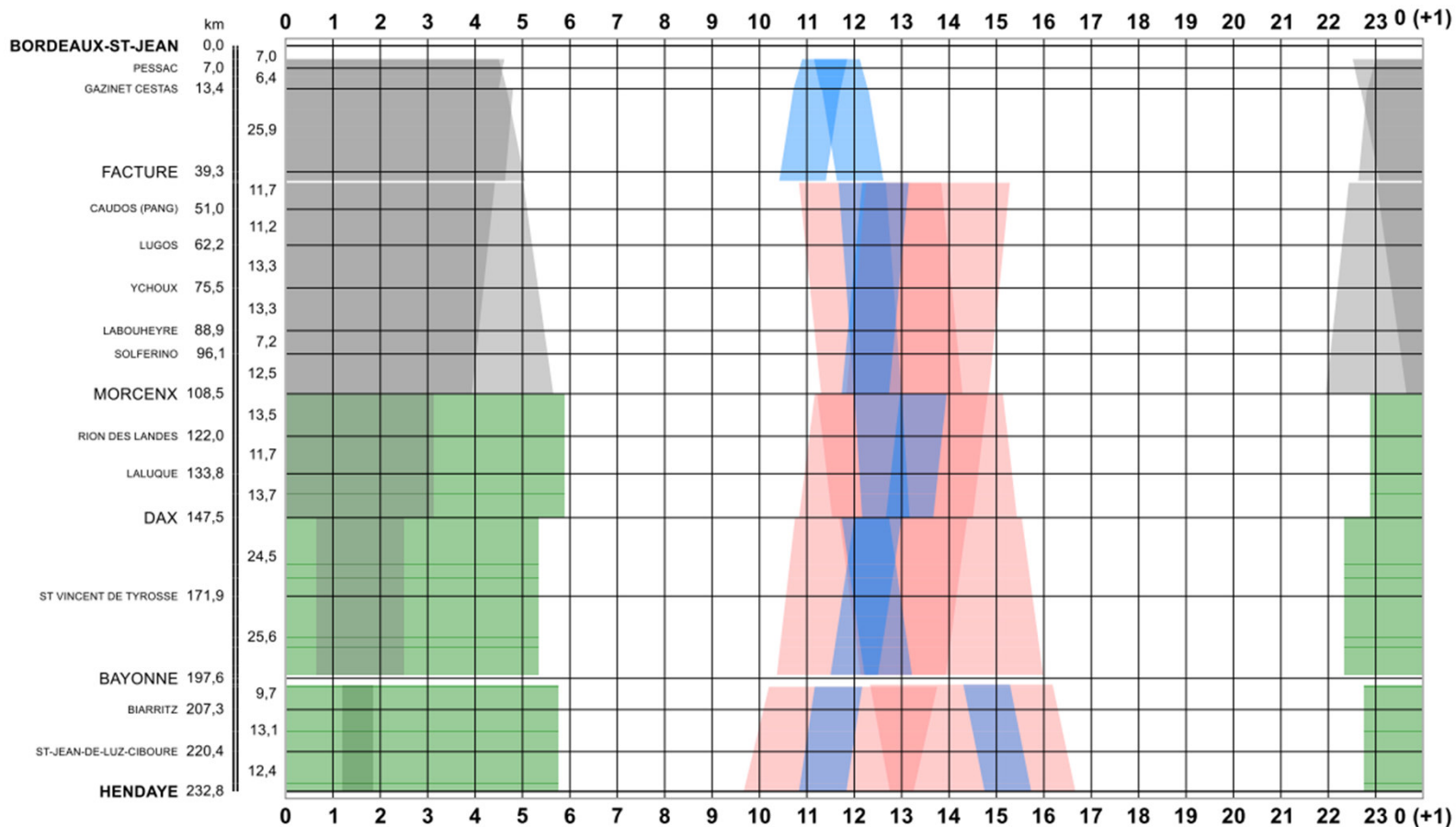
Cadrage capacitaire travaux de référence du présent PER

Portée du présent cadrage capacitaire travaux

- Le cadrage capacitaire exposé ci-après tient compte des travaux conduits dans le cadre de l'élaboration du PER.
- Le cadrage capacitaire travaux défini pour les fenêtres génériques et surveillance a une vocation pluriannuelle, avec une durée égale à la durée du PER. Il peut faire l'objet d'une actualisation.
- Les fenêtres de surveillance et les fenêtres génériques sont en principe arrêtées pour plusieurs années (de l'ordre de 3 à 5 ans).
- Cependant, le processus annuel d'actualisation des fenêtres permet des ajustements :
 - Pour les fenêtres de surveillance, pour répondre à des besoins commerciaux ou des évolutions des modalités de surveillance ;
 - Pour les fenêtres génériques, en cas de :
 - modification substantielle d'infrastructure ou de besoins commerciaux amenant à repenser l'équilibre capacitaire entre travaux et sillons ;
 - évolution significative de la charge travaux par rapport au service annuel précédent ;
 - besoin de coordonner les fenêtres avec celles prévues par les GI voisins afin de préserver la qualité des trafics internationaux

Ce cadrage a donc une vocation stable, mais peut évoluer selon les phases du processus capacitaire en aval, notamment au titre des concertations prévues à compter d'octobre de A-3 de chaque horaire de service.

CADRAGE CAPACITAIRE TRAVAUX DE RÉFÉRENCE : FENÊTRES GÉNÉRIQUES ET DE SURVEILLANCE



Nota 1: la représentation ci-contre est faite pour un jour type de semaine ; des particularités peuvent exister notamment les week-ends ou jours fériés

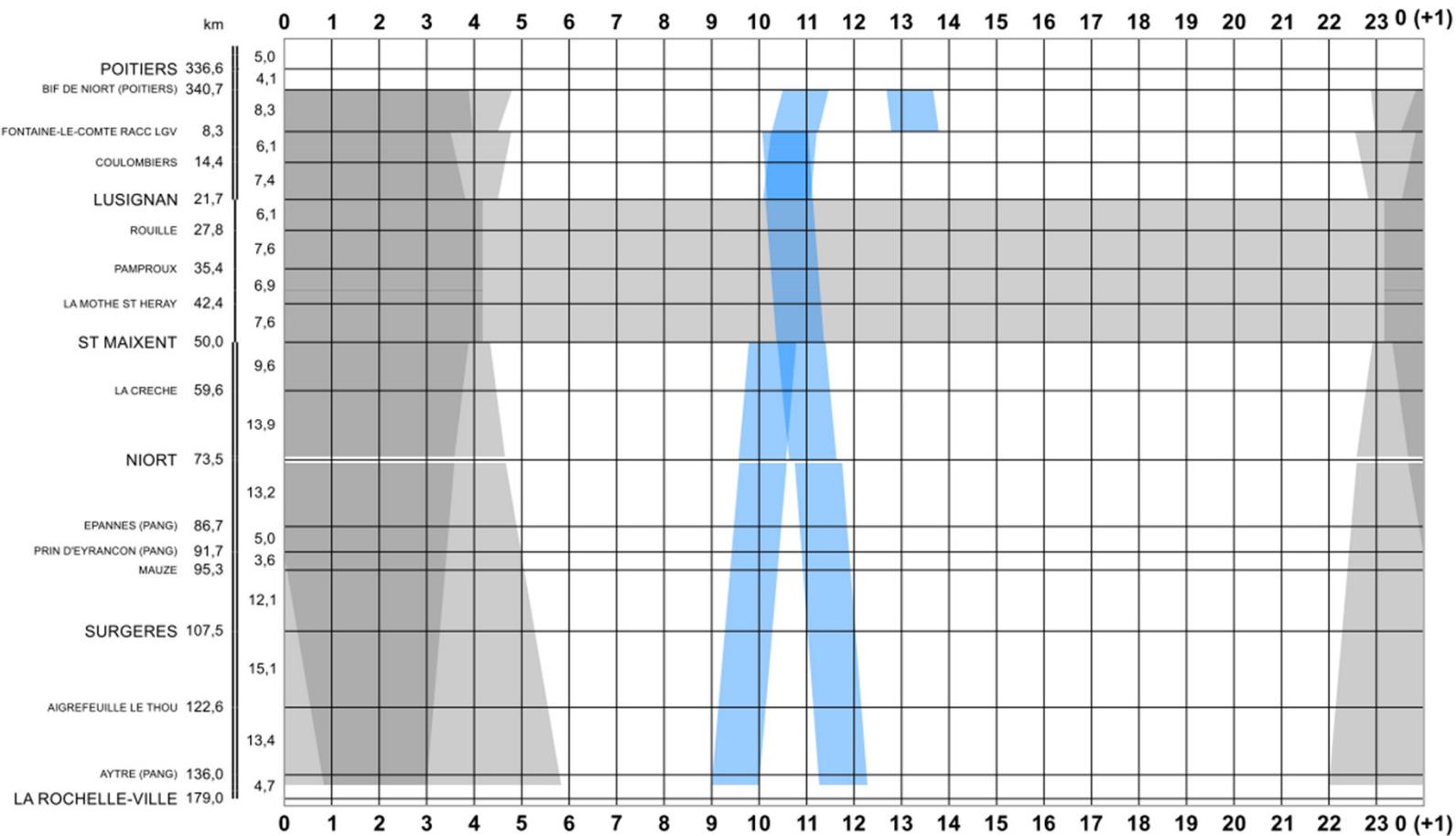
Nota 2 : la représentation ci-contre n'a pas vocation à décrire finement la fenêtre, notamment le minutage ou le point kilométrique ; le minutage fin notamment est ajustable dans les phases aval du processus

Types de fenêtres

- génériques (> 10 semaines)
- génériques poreuses
- génériques secondaires (< 10 semaines)
- surveillance

Ajout 13/01/2026

CADRAGE CAPACITAIRE TRAVAUX DE RÉFÉRENCE : FENÊTRES GÉNÉRIQUES ET DE SURVEILLANCE



Nota 1: la représentation ci-contre est faite pour un jour type de semaine ; des particularités peuvent exister notamment les week-ends ou jours fériés

Nota 2 : la représentation ci-contre n'a pas vocation à décrire finement la fenêtre, notamment le minutage ou le point kilométrique ; le minutage fin notamment est ajustable dans les phases aval du processus

Types de fenêtres

- génériques (> 10 semaines)
- génériques poreuses
- génériques secondaires (< 10 semaines)
- surveillance

VERSION DU 21/05/2024, mise à jour au 13/01/2026
FIN DU DOCUMENT